

- 第12回 平成19年3月15日(木) 於：和歌山社会経済研究所
第13回 平成19年5月17日(木) 於：和歌山大学
第14回 平成19年7月5日(木) 於：和歌山大学
第15回 平成19年9月4日(火) 於：和歌山社会経済研究所

自主研究「コンパクトシティ研究会」中間報告 『和歌山市中心市街地活性化基本計画』にたいするコメント 提言の中間とりまとめ

コンパクトシティ研究会

主査 大 泉 英 次

[和歌山大学経済学部 教授]

和歌山市では、平成18年9月に、和歌山商工会議所とまちづくり会社(株)ぶらくりが中心となって和歌山市中心市街地活性化協議会が設立された。そして同協議会での協議を経て、『和歌山市中心市街地活性化基本計画』が策定され、これが平成19年8月に、内閣総理大臣より中心市街地活性化のための基本計画として認定を受けた。

認定された基本計画は、計画期間をおおむね5カ年とし、和歌山市の中心市街地の現状と課題を分析して、活性化の課題と基本方針を「訪れたくなるまち」「住みたくなるまち」「歩いて楽しく過ごせるまち」として掲げ、その実現に取り組むものである。そして、各基本方針に基いて3つの目標「城まち賑わい拠点の創出」「城まち居住の促進」「城まち回遊性の向上」を設定し、それらについて目標値を設けて、活性化の度合いを計るものとしている。

『和歌山市中心市街地活性化基本計画』の認定は、和歌山市におけるまちづくりの前進にとって極めて大きな意義をもつものである。そこでコンパクトシティ研究会では、『和歌山市中心市街地活性化基本計画』の内容について集中的に検討を行ってきた。その中間的な取りまとめとして、研究会メンバーによる同計画へのコメントならびに提言を発表する次第である。

今回のコメント・提言は、研究会メンバーがそれぞれ個人的見解として提示したものを、いくつか柱立てによって整理したにとどまる。研究会での自由な討論を反映して、個々のコメント・提言では相互に意見を異にする部分も見られる。したがって、これらはコンパクトシティ研究会としての統一的な見解ではないことをおことわりしておきたい。むしろ

現時点では、様々な観点から建設的なコメント・提言を示すことが時宜にかなったことであり、かつ同計画の推進に貢献するものであると判断した次第である。コンパクトシティ研究会はひきつづき調査研究に取り組み、より総合的で統一的な研究成果と提言を本年度中に取りまとめていく所存である。

平成19年度 研究会開催

活 動	日 時
第1回研究会	平成19年5月18日
第2回研究会	平成19年6月27日
第3回研究会	平成19年7月25日
第4回研究会	平成19年8月21日
第5回研究会	平成19年9月14日
第6回研究会	平成19年10月18日

『和歌山市中心市街地活性化基本計画』についてのコメントと提言

1. コンパクトシティとの関連について

- 現在検討中の和歌山市長期総合計画は「コンパクトなまちづくり」に取り組むとの方針である。その中心核となる中心市街地を活性化させる今回の基本計画・諸施策と、コンパクトシティの考え方との関連性をもっと全面に出して説明することが必要ではないか。
- コンパクトなまちづくり構想のイメージという形で、中心核と地域核について言及はしているが、実際の基本計画では中心核である中心市街地のみが対象となっている。地域核と中心核をどのようにつないでいくかという、都市圏の視点からの検討が必要である。
- 中心核と4つのサブ核からなるコンパクトシティ構想が描かれているが、持続可能性の観点（環境保全・社会の安定的維持・経済発展の鼎立）に立って、どのような都市形態が最善なのかという検討が、定量分析も含めて必要である。

2. 3つの目標設定（訪れたいまち、住みたいまち、歩いて楽しく過ごせるまち）について

- 計画では歩行者・自転車通行量等に目標指標と数値目標が明記されている。この

ことにより目標の達成度の評価が明確になるが、他方、目標値達成のための一過性の事業運営（集客イベント等）に終始してしまう恐れはないか、今後の展開を見守る必要がある。

- 3つの数値目標のうち2つは歩行者・自転車通行量としているが、狭い範囲の中心市街地内で異なった地点をあげることは重複の感がある。中心商業地の賑わいについて、数値目標に商店数・空店舗数・商品販売額など経済的指標の追加を検討してはどうか。また、「城まち」なら、和歌山城入場者数も目標数値の1つとして考えられる。
- 計画には数値目標等の根拠となる元データが示されていないので、数値目標の妥当性を検証することが困難である。

3. 回遊性（歩いて楽しく）について

- 設定されたエリアについての、わかり易い「マップ」が必要である。
- 「歩いて楽しく過ごせるまち」の数値目標（歩行者・自転車通行量）を測る6ポイントのうち4ポイントはけやき大通りとその近接地であるが、大通り自体への整備計画がない。中心市街地の中では道幅も広く街路樹も育ってきている通りであり、更に歩行者の立場を優先した、歩きやすい・歩きたくなるような通りへの改修が必要ではないだろうか。
- 回遊性を求めるなかで、内川沿いの遊歩道に歩行禁止区域があるのは奇異な感じがする。行政として本計画遂行に向けた改善の強い努力が必要であろう。
- バーミンガム市のシティセンター再開発では、①運河をまちの資源として整備したこと、②歩行者の動線を遮っていたインナーリングロードを歩行者優先の道路に再整備したことにより、来訪者の回遊性が向上したことに注目したい。バーミンガム市の再開発事例のように、城と周辺市街地の来訪者の動線を確保し、同時にまちの資源を再開発することで、来訪者を積極的に回遊させることができるのではないか。また、オープンカフェによる回遊性分析によって、和歌山城とぶらくり丁との間に動線が発生したことが確認できたことから見ても、事業の手法を工夫すれば、周辺市街地との間に新しい回遊パターンが発生することが期待できる。
- 和歌山大学観光学部施設の立地が中心市街地内に何箇所かに分散する場合、学校関係者・学生達の動線がより賑わいに繋がるように配慮が必要である。動線が分断されては折角の中心市街地への立地効果が減じられる。

- 商業イベントだけに頼らず、現在ある博物館、美術館、図書館等の社会教育施設も回遊ポイントに加えて、お互いに協力したイベントを実施すれば、和歌山市の文化的なイメージも向上すると思われる。
- 和歌山駅と和歌山市駅は距離が離れているが、回遊してもらうには公共交通機関やレンタサイクル等とどう結びつけるかが課題となる。
- 城まちハッピーロードで回遊性を謳っているが、ターゲットとなる人物像を明確にすべきである。
- 和歌山城を中心とした回遊性の向上では、いかに市民が参加した形で実行できるかがカギとなる。

4. 魅力的な集客施設について

- 中心市街地の最中心部にある施設には、もっと集客力のある「日本中でここにしかない」、「ここでしか味わえない」、「ここへ行けば必ず目的が果たせる」というような特化された魅力が必要である。
- 「中心市街地活性化区域」は、商店、飲食、サービス、観光、文化、レジャー施設などが集積した、大きな1つの「エンターテイメント施設」であるという発想が重要ではないか。市民・県民や来街客に対して「中心市街地」をアピールしていく場合は、そういう発想を強調することでアピール力が増す。もちろん、都市政策的には同エリアにおいてオフィスやマンションの集積促進のための整備は必要であるが。
- 中心市街地区域内の明確な線引きは必要ないとしても、おおよそのエリア設定は必要である。しかし、そのエリア設定は行政だけでは難しい。民間の事業者、専門家との連携が有効であろう。設定されたエリア内において「うちが、核となるエンターテイメント施設だ」と名乗りをあげる店や施設がつぎつぎと出現していけば理想的である。
- こうした魅力ある「エンターテイメント施設」の成長に、どれだけ多くの参画者を得られるかが成否のポイントである。現実的には、名乗りをあげた人々の費用負担による共同促進事業というスキームを構築せざるをえないが、そのコーディネートには大きなパワーが必要となる。
- 「エンターテイメント施設」の核として、市民がそれぞれ自分のしたいことを自由に楽しめるような複合的機能を持つ滞在型施設が必要である。

5. キャッチフレーズ・ネーミングについて

- 「城まち」という言葉は馴染みが無く、全国的に通用するのだろうか。「城」という歴史的建造物を全面に出す一方で、「ハッピーロード」というカタカナ英語が並列するのは違和感がある。
- 和歌山市内には城下町時代からの由緒ある歴史・文化の香りを感じさせる素敵な町名が残っている。キャッチフレーズやネーミングには残された貴重な地名を活かすことが良いのではないか。
- 中心市街地は、それ自体が和歌山というまちの歴史や文化を包含した大きな施設と見ることができる。本計画のなかでいう「城まち」はそれに該当するであろう。1つ1つの施設についてキャッチフレーズを考えることよりも、そういう大きなキャッチフレーズやイメージを大切にしたい。例えば「大阪ミナミ」というネーミングはその好例であろう。

6. 交通整備について

- 便利な場所に無料の大型駐車場が必要である。和歌山市では、日常の移動手段として車・バイク・自転車を利用することが多い。そういう現状を踏まえれば、郊外の自宅から中心市街地まで（出来ればその中で核となる魅力的な集客施設の近くまで）、車・バイク・自転車で乗り付けることが出来るようにし、そこで駐車場に停めた後、徒歩でのんびり歩き回れるような整備のしかたが望ましい。そのために、まず中心市街地の更に中心部分、核となる魅力的な集客施設から半径300m（徒歩5分圏内）の円内に「大規模な無料駐車場」が必要である。そのことで中心市街地への来訪者が増え、滞在時間が伸びるのは間違いない。
- 「城まちハッピーロード」という軸については、そこを貫く公共交通軸の抜本的改善策を打ち出すべきである。とくに、「城まちハッピーロード」の両端は鉄道ターミナルであるのだから、鉄軌道網の改善策は重要である。

7. 施策全般について

- 和歌山市の将来人口推計を見ると、合計特殊出生率を1.35とやや高めに見積もっても、2050年には19万人に満たない規模（昭和26年当時と同じ）の都市となる可能性が高い。また、和歌山市域を旧市（本町ほか7地区）、戦前編入（中ノ島ほか22地区）、戦後編入（岡崎ほか13地区）の3つのエリアに分けて将来人口を推計すると、戦後編入（岡崎ほか13地区）地域が最も減少幅が大きい推計結果となった。このことは、今後、地域毎に人口の減少幅に差が出ることを示して

いる。これからのまちづくり計画は、こうした将来の人口減少を見据えたものであることが求められる。

- コンパクトシティは、環境と人にやさしい交通システムをかしこく活かして発展する持続可能型都市でなければならない。まちづくり施策と道路施策そして交通施策をパッケージで展開することが本来あるべき方向ではないか。
- もう少しハード面に予算を付け、例えば緑のある回遊道路を新設する等の思い切った対策をとって、夢を盛り込むべきではないか。
- バリアフリー基本計画や周辺部の公共交通機関を利用したパーク・アンド・ライド、モビリティ・マネージメントの取り組み等で事業に組み込めるものもあるのではないか。資金がなくてもできる効果的な交通施策はいくらでもある。1対1のコミュニケーションを重視する新しい交通施策であるモビリティ・マネージメントはその一例であるが、和歌山市民アクティブネットワーク交通まちづくり分科会が制作した都市圏公共交通路線図wapは平成19年度の日本モビリティ・マネージメント会議デザイン賞に輝いている。このような動きと連携すれば安く効果的な交通施策がすぐにでも展開できる。
- 和歌山都市圏交通まちづくり基本計画（県総合交通政策課と国交省近畿運輸局が事務局）との連携を図って欲しい。この計画は国の地域公共交通連携計画としての採用を目指しており、実現すれば国から集中的な支援を受けて交通ネットワークを抜本的に改善することができる。和歌山都市圏交通まちづくり基本計画から該当部分をそっくりそのまま中心市街地活性化基本計画に移植してもよいのではないか。
- 景観については今回の計画ではトーンダウンしている。たとえば、城周辺から県庁にかけての商業集積について景観を重視した積極的な整備が必要ではないか。

8. そ の 他

- 平成20年11月1～3日に和歌山大学で第38回土木計画学研究発表会を開催される。交通計画・都市計画・国土計画等の研究者や実務家が延べ2800人程度集まる。この機会を活かし、中心市街地活性化のスペシャルセッションを設けて地域外の専門家の意見を拝聴してはどうか。